Y-320
取扱説明書

●操作やお取り扱いの前に必ずこの取扱説明書をよく読み、充分に内容を理解してください。

●この取扱説明書は乗船時には必ず携帯し、必要なときにはすぐに取り出せる場所に保管してください。

はじめに

このたびはY-320をお買い上げいただきまして、まことにありがとうございます。

本艇は16才未満の方には操船させないでください。

この取扱説明書には当艇の正しい取り扱い方法と、点検や手入れのしかたを記載しています。ボートのご使用に際し、安全と機能を確保するためには常に本書に従った正しい取り扱いが必要です。本書をよく読まないでご使用になり、まちがった操作や取り扱いをして万一取り返しのつかない事故がおきてしまった場合、あなたや同乗者の方々だけでなくあなたの最愛のご家族にまでご迷惑がかかる結果になりかねません。ご使用前には必ず本書をよくお読みになり、十分に内容を理解してください。

■ お客様へ

●ご使用前に本書をよく読んで内容を十分に理解してください。
●乗船時には本書を必ず携帯し、必要な時にはすぐに取り出せる場所に保管してください。
●保管する際は紛失、汚損のおきないよう十分に注意してください。
●転売または譲渡の場合は、必ずこの取扱説明書を新しい所有者にお渡しください。
●ご購入店で取り付けられた注文艤装の取り扱いについては、別途取扱説明書がご用意されている場合がありますので、ご購入店にお問い合わせください。
●保証内容については、保証書をご覧ください。
●仕様の変更などにより、本書の図や内容が一部実艇と異なる場合がありますので、予めご了承ください。
●本書ではボートを安全に正しくお取り扱いいただくために必要な注意事項を、下記のシンボルマークで表示しています。あなたの安全を守るため必ずお読みください。

⚠危険	**：取り扱いを誤った場合、死亡または重傷に至る危険が、差し迫って生じると想定される事項を示しています。**
⚠警告	**：取り扱いを誤った場合、死亡・重傷・障害に至る可能性が想定される事項を示します。**
注意	**：取り扱いを誤った場合、物的損害に至る可能性が想定される事項を示します。**
要点	：この表示は正しい操作の仕方や点検整備上のポイントを示しています。

■ 販売店様へ

本製品の商品説明および取り扱い上の注意点を、お客様に十分ご説明いただくようお願い申し上げます。本書および本品の取付けに際して取り外した部品は、必ずお客様にお渡しください。

この取扱説明書に記されていない使用方法、あるいはまちがった使用方法により招いた人身事故または物的損傷に対しましては、当社は一切の製造物責任法上の責任を負いません。
なお、わからない点がありましたらご購入店へおたずねください。

この取扱説明書の使い方

●この取扱説明書は、下記の項目で構成されていますので、必要に応じてお使いください。

もくじ

安全にお使いいただくために

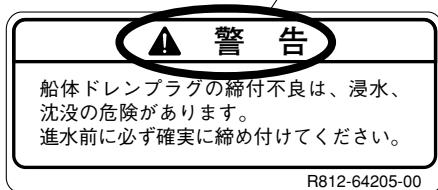
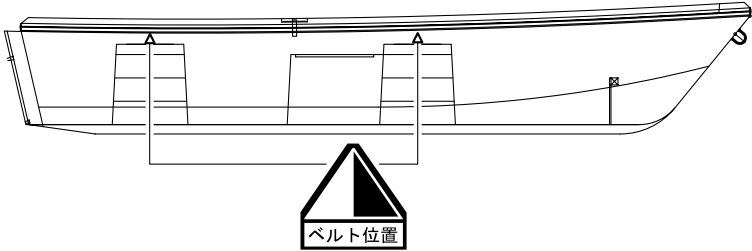
重要なラベルの貼付位置

安全で正しい操船および取り扱いをしていただくため、船体各部に重要なラベルが貼り付けてあり、貼り付け場所を５、６ページに記載しています。
なお、重要なラベルに表示してあるシンボルマークは下記の基準に基づいて表示されています。

⚠危 険：取り扱いを誤った場合、死亡または重傷に至る危険が、差し迫って生じると想定される事項を示しています。

⚠警 告：取り扱いを誤った場合、死亡・重傷・障害に至る可能性が想定される事項を示します。

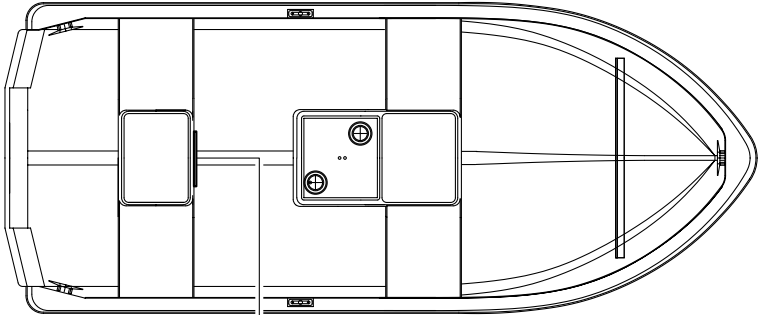
注 意：取り扱いを誤った場合、物的損害に至る可能性が想定される事項を示します。

あなたの安全を守るため必ずお読みください。また、船体に貼り付けてある重要なラベルは全てこの取扱説明書の本文中に記載しています。重要なラベルをお読みになる際は、必ずこの取扱説明書に記されている正しい取り扱い方法と注意事項もお読みください。

ベルト位置

ベルト位置マーク
（左右両舷）

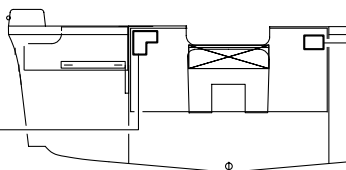
艇　名	Y-320
製造番号	
最大搭載重量	230 kg
定　員	3 名
最大搭載馬力	3.7kw(5ps)

株式会社ワイズギア

⚠ 警　告

1. 吊り上げる時は、ボートに乗り込まないでください。船体がバランスを崩し、落下して死傷につながる事故を起こす恐れがあります。
2. ロープでの吊り上げは、船体破損を招くほか、ロープが滑って船体が落下するなどの危険がありますので、吊り上げた時は必ずベルトをご使用ください。

R812-64203-00

予　備　検　査

NO.

⚠ 警　告

1. 排気ガスは一酸化炭素を含み、中毒をひきおこす危険があります。
ボートハウスなど閉め切った所で、エンジンを始動しないでください。
2. 静電気による火花で引火爆発する危険があります。
ポリタンクによる給油は行わないでください。
3. ボートのオーバーパワーは、操縦が不安定になり転覆などの危険があります。
指定最大出力を超えるエンジンの搭載はしないでください。

R812-64201-00

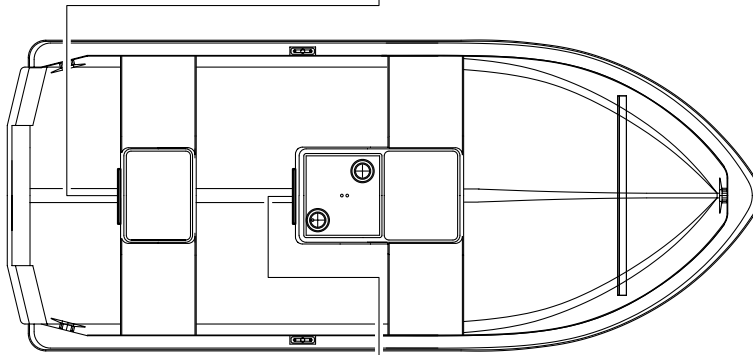
⚠ 危　険

1. エンジン作動中に、遊泳者がボートのプロペラに接触した場合、死傷につながる重大な事故をまねく恐れがあります。
遊泳する場合や、他の遊泳者が近くにいる場合は必ずエンジンを停止してください。
2. 気化したガソリンは、引火爆発する危険があります。
ガソリンのある付近では、火気を絶対使用しないでください。

R812-64211-00

⚠ 警　告

船体ドレンプラグの締付不良は、浸水、沈没の危険があります。
進水前に必ず確実に締め付けてください。

R812-64205-00

お客様の遵守事項

船長は海上では、全乗員の安全確保の責任があるので下記を遵守してください。

・ライフジャケットは必ず着用してください。
・海の交通法規とマナーを守って航行してください。
・海上の気象、海象状態により、重大な事故になる恐れがあります。気象、海象状態には常に注意をしてください。
・海上での事故は漂流につながります。
出港前点検(特に燃料の残量、エンジンの異常の有無、航海計器、通信機の作動確認、手漕ぎ装置の確認)、日常点検、定期的点検を怠らないようにしてください。
・安全備品および非常通信手段を必ず携行してください。
・航海計画をたて家族に連絡をとっておいてください。

⚠ 警　告

1. 左右の重量配分が悪いとボートがヒール（左右方向の傾き）し、航走安定性が低下し、波をかぶったり、転覆する恐れがあります。
スターン（船尾）に多量の積載物を載せないでください。スターン側の乾舷が減少し、追い波などにより浸水する恐れがあります。
2. 定員を越えて乗船すると、転覆の恐れがあります。定員を守ってください。
3. 急旋回、急加速を行うと、乗船者が船外に放り出されたり、転倒する恐れがあります。
・旋回は減速してから行ってください。
・スロットルレバーはゆっくり操作してください。
4. 濡れた場所は、すべりやすく転倒や転落の危険があります。十分注意して歩いてください。

R812-64202-00

お客様の遵守事項（必ず守りましょう）

船長としての義務

船長には下記のような遵守事項があります。

●酒酔い操縦等の禁止
飲酒などにより、正常な判断ができない状態での操縦は禁止です。

●自己操縦の義務
港内や航路内は免許所有者が直接操縦しなければなりません。

●危険操縦の禁止
遊泳者等の付近で航走するといった危険な操縦は禁止です。

●ライフジャケット（救命胴衣）は必ず着用してください。

●船長は、危険に遭遇した場合、乗員の生命を守る義務があります。

※上記遵守事項に違反し、一定基準に達すると、免許停止の行政処分等を受ける場合があります。

それ以外にも以下の事項は遵守ください。

○出港前の点検の実施
出港前は、燃料やオイルの量、気象、水路情報、艇体の状態などを点検しなければなりません。

○適切な見張りの実施
他船の動向や水域の状態等について、常時、適切な見張りを確保しなければなりません。

○事故時の救助
事故時には、人命救助に必要な手段を尽くさなければなりません。

※本取扱説明書をよくお読みいただき、ボートの点検、天候・海況の判断、安全の確保に対し、適切な対応ができるよう、常に心がけてください。

お客様の遵守事項

船長は海上では、全乗員の安全確保の責任があるので下記を遵守してください。

・ライフジャケットは必ず着用してください。
・海の交通法規とマナーを守って航行してください。
・海上の気象、海象状態により、重大な事故になる恐れがあります。気象、海象状態には常に注意をしてください。
・海上での事故は漂流につながります。
出港前点検（特に燃料の残量、エンジンの異常の有無、航海計器、通信機の作動確認、手漕ぎ装置の確認）、日常点検、定期的点検を怠らないようにしてください。
・安全備品および非常通信手段を必ず携行してください。
・航海計画をたて家族に連絡をとっておいてください。

このような時、出港はやめよう

- 天気予報で、強風注意報や波浪注意報、または警報が発令されている時。
- 日本の沖合いに台風がある時。
  天候が良くても、大きなうねりが打ち寄せることがあります。
- 上記のような時、たとえ港内が静かでも、出口付近では潮流などと相まって、思わぬ高波になっていることがあります。

天気予報を確認しよう

海の気象は変わりやすいものです。常に天気予報を確認して、天候が悪くなりそうな時は、「出港しない」「即座に帰（寄）港する」ことを守ってください。

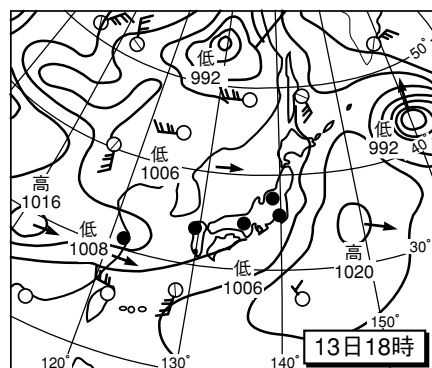
折角の楽しいボーディングということもあり、多少天候が悪くても同乗者の気持ちを考えて、無理して出港しがちですが、出港に少しでも不安がある時は、出港はとりやめてください。

天気予報を知る代表的な方法

- **新聞の天気予報欄**
- **ラジオ・テレビの天気予報**
- **電話の天気予報：ダイヤル177**
  （航走水域に当る地方の市外局番＋177番）
- **地方気象台、漁業組合、マリーナへの問合せ**
- **空を観測し天気を予想する。**
  （観天望気※を心がける）

雲の形、風向き、空模様などから局地的な気象変化を予測し、注意をはらってください。

※観天望気とは・・・

雲行きや空模様などから、狭い地域の天気を予想することです。各地域における天気に関する言い伝えも、気象学的に十分根拠があるものです。地元の漁師さんに、お聞きするのも良いでしょう。

（例）
日がさ、月がさが出ると翌日は雨。
朝焼けは雨、夕焼けは晴れ。
天気は西から東へ移っていくことが多い。

航行予定を届けよう

●計画を立てる

海上に出るときは、船の性能や航行区域・燃料消費量・操船技術・自然条件などを判断して、無理のない計画を立て、これに従って行動することが必要です。このことは走り慣れた水域を航走する場合でも同じです。

●航行予定をマリーナ、家族または友人に連絡しておく

誰と ·············· 乗船者の氏名
どこへ ············· 航行予定水域
いつ帰る ··········· 帰港予定日時

●無線機などの通信手段を確保する

事故などで航行不能に陥った場合、マリーナや近くの船舶に連絡が取れるようにしておく。万一の場合を考えて携帯電話を持参することをお勧めします。

安全備品を確認しよう

出航前には、必ず安全備品を確認し、必要なときにはすぐに利用できるように、整理整頓して積み込んでください。安全備品の種類と数量は法定安全備品（60ページ）を参照してください。

定員以上は乗せない

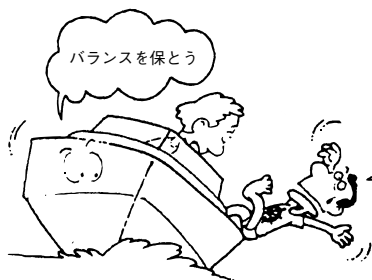
オーバーウェイトは事故のもとです。乗員数（定員３名）や荷物の量を十分に確認しましょう。ライフジャケット（救命胴衣）は必ず着用してください。また、乗員数分を必ず携行してください。

最大搭載重量：230kg（定員３名含む）

⚠警 告

定員を越えて乗船すると、転覆の恐れがあります。定員を守ってください。

乗員と積荷に気をくばろう

乗るときや席を移動する場合は姿勢を低くして、安定を保ちながら行動しましょう。また、乗員や積荷はバランスよく重量配分してください。

出港前の点検を徹底しよう

出港前のボートの点検整備は、念には念を入れて行なってください。点検内容は日常の点検（仕業点検48ページ）を参照してください。

ポリタンク使用禁止

予備燃料缶として、ポリタンクの使用は絶対にしないでください。

警告

静電気による火花で引火爆発する危険があります。ポリタンクによる給油は行なわないでください。

船内では火気厳禁

ちょっとした不注意から、引火して火災に発展することがありますので十分ご注意ください。**特に給油中の喫煙は絶対にしないでください。**

⚠危険

気化したガソリンは、引火爆発する危険があります。ガソリンのある付近では、火気を絶対使用しないでください。

海上でのSOSは118番へ

下記のような海上での事件・事故には「118番」へ連絡してください。海上保安庁につながります。

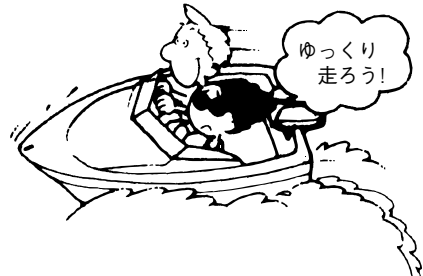
●海難人身事故に遭遇した、または目撃した。
●油の排出などを発見した。
●不審船を発見した。
●密航・密輸事犯などの情報を得た。

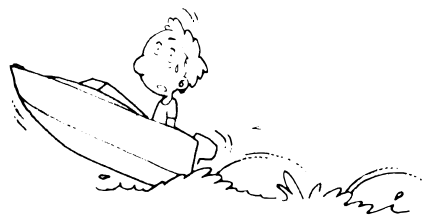
「いつ」、「どこで」、「なにがあった」などを簡潔に落ち着いて通報してください。
なお、加入電話、公衆電話、携帯電話、PHS、船舶電話などから利用できます。

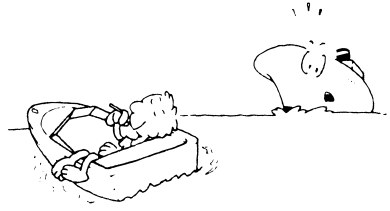
旋回は減速してから

高速のままで旋回すると、横滑りも大きく、波のあるときなど舷側に波をかぶり、水をあびたり、転覆する場合もあり危険です。
旋回は十分にスピードを落としてから行なってください。

⚠警 告

急旋回、急加速を行なうと、乗船者が船外に放り出されたり、転倒する恐れがあります。
- **旋回は減速してから行なってください。**
- **スロットルレバーはゆっくり操作してください。**

ジャンプはできるだけ避けましょう

特に船体が水面から離れるようなフルジャンプをしますと、大きなショックを生じ、乗員の安全確保の上でも、また船体やエンジンのためにも良くありません。波の上ではスピードを調整して、ショックをやわらげるように操船してください。

海の交通法規・マナーを守ろう

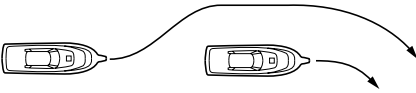
海には、法律で定められた各種の交通規則があります。いつでも海上で即応できるようにマスターしておきましょう。

代表的な交通規則

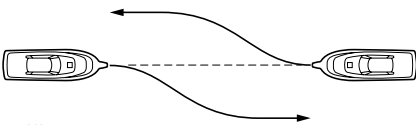
海上衝突予防法

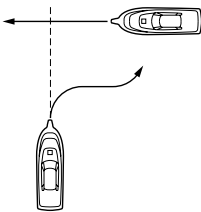
1. 航法

1. 追い越し

右側追い越しが原則

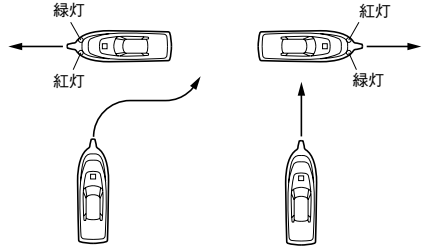
相手船が転舵状態にあるときは、外側を追い越す

2. 行き合い

右に転舵して相手船の左舷側を通過する。

3. 横切り

相手船を右舷側に見る場合は, その相手船を避ける義務がある。

4. 船舶の優先順位

1）運転不自由船
2）漁労船
3）帆船
4）動力船

2. 灯火

左舷側が紅灯、右舷側が緑灯となっており、航走中において、前方に紅灯を示す船が航走しているのを発見したら、自艇の方がその船を避ける義務がある。

3. 音響信号・発光信号など

1. 警告

急速に短音５回以上「●●●●●●●●●……」

2. 注意喚起

超長音

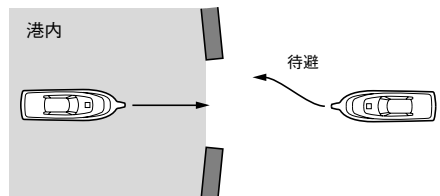
3.SOS

モールス符号「●●●▬▬▬●●●…」

港則法

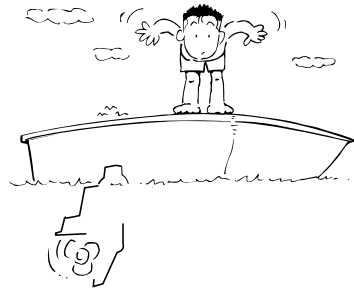
1. 航法

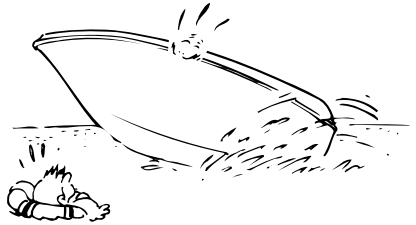
1. 航路航行船の優先

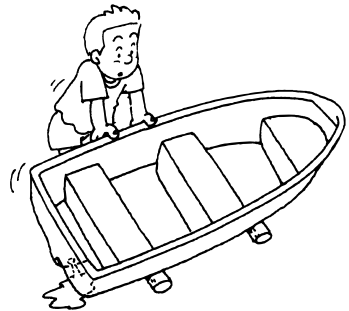
2. 出船優先

エンジン作動中は遊泳禁止

遊泳者が、万一エンジンのプロペラに接触した場合、死傷につながる重大な事故をまねく恐れがあります。

⚠危 険

エンジン作動中に、遊泳者がボートのプロペラに接触した場合、死傷につながる重大な事故をまねく恐れがあります。遊泳する場合や、他の遊泳者が近くにいる場合は必ずエンジンを停止してください。

遊泳者に近づかない

航走中は付近に遊泳者がいないことをよく確認してください。

帰港後の点検を実施しよう

点検内容は日常の点検（仕業点検 48 ページ）を参照してください。使用後は十分水洗いをしましょう。

海の常識人として行動しよう

海は、共有のコミュニティーの場、色々な楽しみを求めて沢山の方々が利用するスペースです。また、この海を生活の糧とする多数の方々もいらっしゃいます。このかけがえのない自然と共有の財産をいつまでも残すために海を愛する人として次のことを実行しましょう。

●いつまでも、キレイな自然を保つために

①ゴミの減量に努め、船外への投棄はしないでください。
②持ち帰ったゴミは、分別し所定の場所で処分しましょう。
③洗艇時の洗剤は、水を汚染しないものを使用しましょう。
④魚の乱獲には気を付け、釣り餌の残りや針・釣糸を海へ捨てないでください。
⑤自然の景観を損なわないようにしましょう。
⑥燃料やオイルの取り扱いには十分注意し、水面への流出は絶対にしないでください。

●周りと協調し、いつまでも楽しくマリンライフを続けるために

①引き波には十分気を付け、他船や釣り人などに迷惑を掛けないようにしましょう。
②早朝の出港時には、特に騒音に気をくばり、周りの方々に迷惑がかからないようにしてください。
③漁獲中の漁船や、作業中の船には近づかないでください。
④航走禁止区域や、漁網設置場所に乗り入れないでください。
⑤狭い水路や港内では、安全な航走に努めてください。
⑥迷惑駐船・迷惑係留はやめましょう。
⑦止むを得ず漁港などにアンカリングする際は、港の管理者（漁協など）へ連絡してください。

操船知識

通常の操船

①引き波を越す場合や、旋回をする場合などは、必ずその手前でスピードを落としてください。**また、急旋回や蛇行運転は絶対にしないでください。**

②舵は波の高い時や、高速航走時は急激に切らないようにします。

③減速時は徐々に速力を落としましょう。急激な減速は自艇の引き波をスターン（船尾）より受け、デッキへの浸水やエンジンへの損傷をまねく恐れがあります。

④船の行き足が十分に落ちてから、後進にギアを入れてください。

⑤周囲の監視（前方、左右、後方の海域状況と、同乗者）を常に意識した航走に努める。

⑥海面の状況に応じた速力で安全航走する。

⑦危険海面（暗岩や定置網近く、往来船の多い海面等）を避ける。

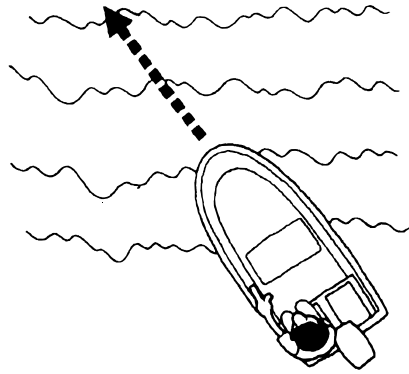
⑧他船の引き波を横切る時は減速しましょう。

⑨後進での急な加速は、スターン（船尾）から水をかぶることがあります。
特に波があるときや接岸時などは、急速後進しないでください。

要　点

狭い水路、混雑した所、網や浮き玉の多い所などでは、視界を確保するためスピードを落として操船してください。

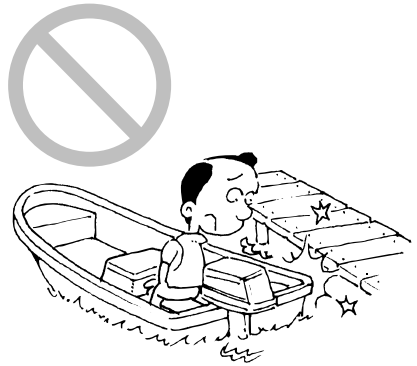
荒天時の操船

①波の方向と針路を適当な角度に保ち、速力を落して動揺を少なくし、同調作用を起こしにくくします。また、スロットルを調整してプロペラの空転、海水の侵入を少なくします。一般的には、波を正面より20～30度斜め方向から受けるようにします。
②変針する時は、よく波を見て大波を横から受けないようにし、小波のときに転舵します。風波のある時に大舵をとると、船は傾いてなかなか元に戻らず危険で、悪くすると転覆する恐れがあります。
③横揺れが大きく危険な時は、速力と針路を変えて、動揺をなるべく小さくします。
④無理して高速で走ると、スターン（船尾）から着水し、強い衝撃とともに浸水する恐れがあります。
⑤高速航走時に強い横風を受けた場合、船がヒールし（傾き）ます。重量配分や操船方法で対処しましょう。

追い波時の操船

波長が比較的短く（全長の２～３倍）、波頭の険しい追い波では、艇がサーフィング（波乗り現象）してスピードを増し、前の波にバウ（船首）が突っ込み、操船が困難、あるいはブローチング（船首が左右へ持っていかれる現象）を起こすことがあります。
このようなときは、常に波の斜面を登るような姿勢を保つようにスピードを調整し、波と同じスピードで航走するようにします。

旋回と艇の運動方向

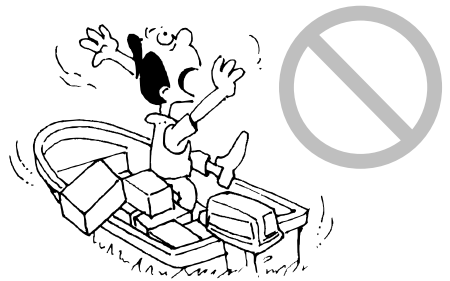
①ボートでは、舵を切るとバウ（船首）は切った方向に向きますが、スターン（船尾）は外側に押し出されます。
航走中、とっさに物をよける場合や、舵を切りながら離岸する場合は、スターンが当たらないように注意が必要です。

②高速で旋回すると、スターンの外側への押し出しによる遠心力によって、または不規則なスターンの振れによる加速力によって、操船者や同乗者が飛ばされることがあります。
高速航走中に旋回する場合は、旋回に入る手前で必ず減速してから行なってください。
同乗者は、ハンドレールなどをしっかり持って体を保持してください。

警告

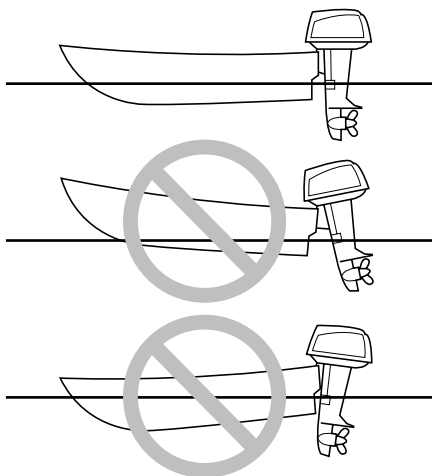
急旋回、急加速を行なうと、乗船者が船外に放り出されたり、転倒する恐れがあります。

- **旋回は減速してから行なってください。**
- **スロットルレバーはゆっくり操作してください。**

積荷に対する配慮

積荷は、船の性能に大いに関係します。なるべく低位置に、前後左右平均に配分するよう心がけてください。
船内を移動する場合も、やはり姿勢を低くし、船体にしっかりつかまって行動します。

エンジン角度に対する配慮

（チルトピンの調整）

エンジンの角度は性能に影響します。
エンジンのキャビテーションプレートが、水面に対して平行の場合、円滑な運転ができます。船外機は角度調節ができるようになっていますので、船外機の取扱説明書の要領に従って調整してください。

その他

離岸時には、係留ロープ・フェンダー（防舷材）などを確実に船内へ取り込み、船内での移動の妨げにならない場所へまとめておきましょう。

⚠警 告

係留ロープは、緊急時すぐに使用できるように整理しておいてください。

定員の厳守

定員オーバーは事故を誘発します。定員をオーバーして乗ることは絶対におやめください。**また、ライフジャケット（救命胴衣）は必ず全員着用してください。**

Y-320：定員 3 名

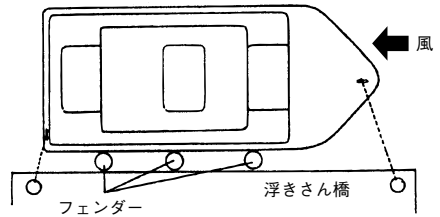
⚠警 告

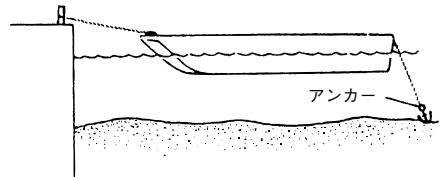
定員を越えて乗船すると、転覆の恐れがあります。定員を守ってください。

係留

係留は、クリートを利用して行います。
係留する時は、潮流、風向、係留スペース、係留時間、干満時の水深を考えて、他の艇に迷惑をかけないように十分注意して係留してください。

■浮きさん橋（ポンツーン）の場合

風上に向けてバウライン（船首係留ロープ）をとり、風下側にスターンライン（船尾係留ロープ）をとります。舷側にはフェンダーをかけます。

■岸壁、堤防の場合

一般にスターン（船尾）から投錨し、バウ（船首）から係留ロープをとります。波や風の強さによってアンカーロープの長さを決め、潮の干満を考えて係留ロープの長さを調整してください。

アンカリング

初めてアンカリングを行なう方は、使用する海域に適した正しく安全な操作方法を、ご購入店やベテランのキャプテンから教わることをお薦めします。

準備

①前もって海象の変化、潮の干満差、海底の地質、水深を調査しておきます。
②アンカーは海底の地質、海象、船の大きさに適した物を準備します。
③条件が悪く、走錨する可能性がある場合は、アンカー索を長めに施したり、チェーンを併用します。また、必要な場合は複数のアンカーを準備します。
④投錨する海面が他船の往来や、漁業の邪魔にならないかを確認します。

注　意

航走中、アンカーが暴れて艇体を傷つける恐れがありますので、アンカーが直接艇体に触れないよう保管してください。

投錨

①アンカー索の端はアンカークリートに仮止めします。
②落水やロープによる手足の巻き込みがないよう、足元や姿勢に配慮します。
③停船した状態で静かに投錨します。
④アンカー索は、投錨後に長さを調整し、アンカークリートへ結び直します。
⑤投錨後は船が風や潮流の影響により走錨していないか、また衝突の恐れがある船が接近していないかを定期確認（ワッチ）します。

揚錨

①抜錨作業は、船をアンカーの真上に移動させてから行ないます。その際、アンカー索がプロペラに巻きつかないように、徐々に船内に取り込みます。
②アンカーの引き上げ作業は落水する恐れがありますので、足元や姿勢に十分配慮し行ないます。

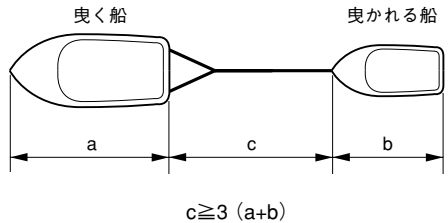
注意

根掛かりなどでアンカーの引き上げが困難なとき、アンカークリートなどに固定したまま、無理な操船で引き上げを行なわないでください。艇体や装備が破損する恐れがあります。

曳航

曳航にあたっては、次のことを十分に注意してください。

①曳航ロープは十分な強さの物を使用します。
②曳航ロープは、曳く船と曳かれる船の船体の長さの和の３倍以上の長さが必要です。（風波のあるときは長めにします）

c≧3（a+b）

③曳航ロープは、両船の船体中心線上になるよう、両舷２ヶ所以上に平均に結びます。
④ゆっくり発進し、徐々に増速します。
⑤霧中、狭水道、港内などを航走中は曳航ロープを短くして速力を落とします。
⑥曳航ロープは、いつでも放せるようにしておきます。
⑦曳く船は、自船のエンジンのオーバーヒートに注意し、また曳かれる船の異常の有無に注意しながら曳航します。
⑧曳航ロープがプロペラに巻きつかないように十分注意してください。

緊急処置（万一事故が起きた時）

事故が起きた時の基本動作

全ての事故に関して以下の行動を速やかに取ることが必要であり、被害の拡大を防ぐことになります。

●乗員全員にライフジャケット（救命胴衣）を着用させる。
●怪我人と船体の異常の有無を確認する。
●緊急連絡を入れる。
　軽度の場合：自宅、マリーナ、119（消防・救急車）
　重度の場合：118（海上保安庁）
　※連絡内容
　　事故発生状況（場所、海面状況等）/ 怪我人の有無と怪我の状況 /
　　浸水、火災、油流出等の可能性 / 自力航行の可否
●問題発生箇所の応急処置を行う。
●被害拡大が切迫している場合は信号紅炎を灯火し、最寄りの船にレスキュー要請を願う。
●自船だけの対処ではなく、相手船に対しても同様に緊急処置を行うこと。
●処置を行なっている最中は火気厳禁とする。

上記の事項は以下の緊急事態において重要な基本動作となっています。

衝突した場合

1.エンジンを停止する。

2.第一に人命救助につとめる。

3.船体を確認する。
- ●損傷の有無と程度
- ●浸水の有無と状況

＜異常なし＞

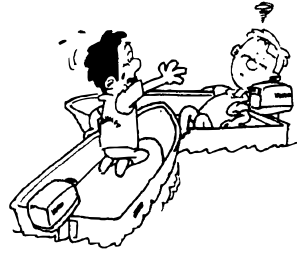
4.プロペラやエンジンに障害のない場所で後進する。

＜浸水有り＞

“浸水した場合”を参照してください。

26ページへ

5.衝突時の状況を確認する。
- ●船首方位
- ●衝突時刻
- ●船の位置

6.自船、他船ともに損傷が軽く、航行に差し支えのない場合はお互いに右の事項を教え合う。
- ●船名
- ●船主名

乗り揚げた場合

1.エンジンを停止する。

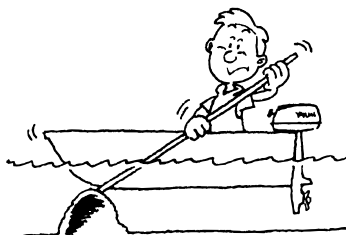
2.船体を確認する。
●損傷の有無と程度
●浸水の有無と状況

＜異常なし＞
3.オールで水深を確認する。

＜浸水有り＞
“浸水した場合”を参照してください。

26ページへ

4.水深のある方へ移動し、プロペラやエンジンに障害のない場所で後進する。

※移動させる際、船体をゆさぶると船体の破口を大きくし、沈没する危険があるので注意する。

転覆した場合

1.早急に救助依頼（118への連絡、信号紅炎灯火）を行う。

2.厚着状態になり、体温の低下を和らげる。

3.浮かぶ物（浮き輪など）を持って下船する。

4.係船ロープを保持する。

5.波にもまれてプロペラなどで怪我しないよう、安全な場所で浮いていること。

6.体力を消耗しないよう、無闇に泳がないこと。

7.沈没の恐れがある場合は船の近くから離れ、係船ロープを手放す。

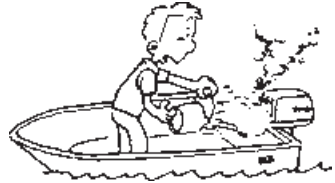
エンジン部からの出火

1.エンジンを停止する。

2.燃料の供給を切る。

3.火元が風下になるように操船してバケツで消火する。

4.消火にあたる人員以外は、遭難信号を発し救助を求める。

5.火が船全体に回ってきて、消火の望みがない場合は、全員ライフジャケット（救命胴衣）を着用し、離船して現場からあまり離れぬよう、救助を待つ。

浸水した場合

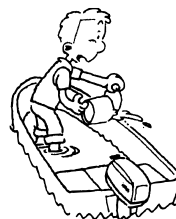
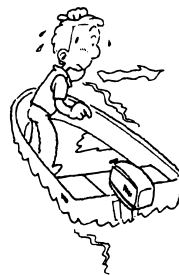
1.エンジンを停止する。

2.浸水部を風下側にする。

3.浸水を止める。
- ●船を止め、破損個所に適当なつめ物や当て物（衣類、布、マット、ガムテープなど）をして浸水防止
- ●波が打ち込む場合は、波の打ち込みを少なくするように船の向きを調整

4.バケツ、ひしゃくなどで排水に努める。

5.最寄りの陸岸へ向かう。

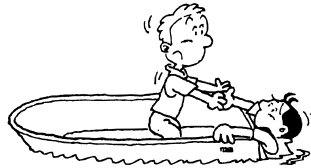
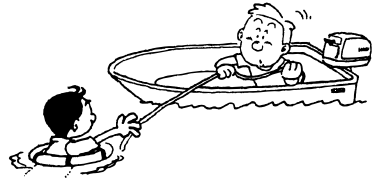
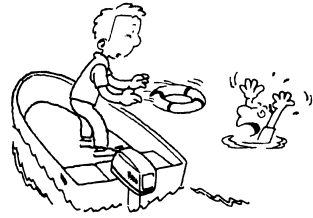
6.防水、排水ができず、近くに陸岸がない場合は、遭難信号を発し、全員ライフジャケット（救命胴衣）を着用し、離船して現場からあまり離れぬようにして救助を待つ。

落水者の救助

1.直ちに落水した方向に転舵する。	※転舵する際、プロペラで落水者を傷つけないよう十分に注意する。

2.ブイやライフジャケット（救命胴衣）など、浮くものを落水者に投げて救助する。

3.風下側から落水者に近づいてエンジンを停止する。

4.オールやボートフック、ロープなどで落水者を引き寄せる。

5.プロペラが停止しているか確認して、トランサムから落水者を引き寄せる。

故障かな？と思ったら（トラブルシューティング）

愛艇に調子の悪い所や故障がでたときは、無理にご使用にならないで早く手当てをすることが大切です。

故障の前兆としては・・・

- ●いつもと調子が違う
- ●どこかで異常な音や振動がでる
- ●変なにおいがする

というような症状が現れます。

次に故障の様子と簡単にできる処置を示します。この処置で直らないとき、または原因のわからないときは、必ずご購入店へご相談ください。

なお、エンジン自体の故障については、エンジンの取扱説明書をご覧ください。

エンジンが始動しない

	ここをお調べください	処　置
1	エンジンストップスイッチ（緊急エンジン停止スイッチ）のロックプレートが外れていないか？	ロックプレートをエンジンストップスイッチ（緊急エンジン停止スイッチ）に取り付ける。
2	燃料バルブ（コック）が閉じていないか？	燃料バルブを全開にする。
3	プライミングポンプを作動させたか？	プライミングポンプを作動させる。
4	燃料タンクのエアベントが締まったままになっていないか？	エアベントを緩める。
5	配線が接続不良、または損傷していないか？	接続を確認し、必要があれば交換する。
6	点火プラグが汚れていないか？	点火プラグを清掃または、交換する。

上記のチェックをしても改善されない場合は、エンジン自体の故障が考えられますので、エンジンの取扱説明書をご覧ください。

ビルジが異常に多く溜まる

	ここをお調べください	処　置
1	船底は損傷していないか？	ご購入店で修理を依頼する。
2	ドレンプラグは緩んでいないか？	ドレンプラグを締め付ける。または交換する。

ご購入店に相談する。

ボートのスピードが上がらない

	ここをお調べください	処　置
1	船底に海草類が付着していないか？	船底を清掃する。
2	船底にビルジが多く溜まっていないか？	ビルジを排出する。
3	積荷は多くないか？	積荷を減らし適量にする。
4	乗員、積荷のバランスは良いか？	バランスを保つよう移動する。
5	燃料パイプが圧迫、ねじれていないか？	燃料パイプを圧迫している物を取り除き、ねじれを直す。
6	燃料系統につまりがないか？	燃料系統を清掃するか、交換する。
7	プロペラに損傷がないか？	新品のプロペラに交換する。
8	プロペラサイズは適正か？	適正サイズのプロペラに交換する。
9	船外機の取り付け高さは適正か？	取り付け高さを調整する。
10	船のトリム角度は適正か？	チルトピンでトリム角度を調整する。

上記のチェックをしても改善されない場合は、エンジン自体の故障が考えられますので、エンジンの取扱説明書をご覧ください。

エンジン回転の不良と異常振動

	ここをお調べください	処　置
1	燃料ホースは確実に連結されているか？	燃料ホースを確実に連結する。
2	燃料ホースが圧迫、ねじれていないか？	燃料ホースを圧迫している物を取り除き、ねじれを直す。
3	船のトリム角度は適正か？	チルトピンでトリム角度を調整する。 積載物を移動して調整する。
4	エンジンの取付ボルトが緩んでいないか？	ボルトをしっかりと締め付ける。

上記のチェックをしても改善されない場合は、エンジン自体の故障が考えられますので、エンジンの取扱説明書をご覧ください。

ガソリンの臭いがする

	ここをお調べください	処　置
1	燃料が漏れていないか？	周りの安全を確認し、ご購入店に連絡する。

ご購入店に相談する。

こげくさい臭いがする

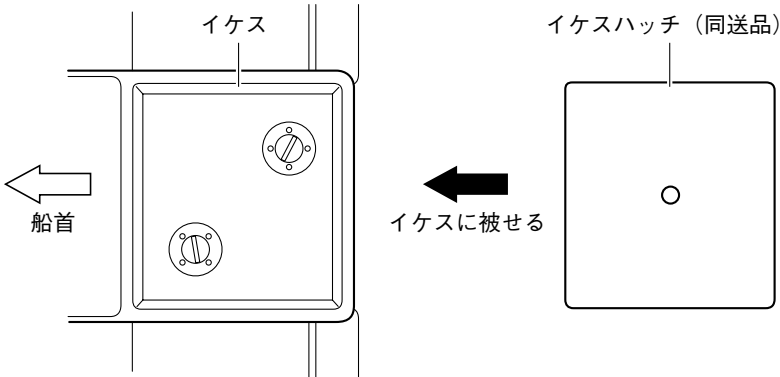
	ここをお調べください	処　置
1	配線関係がショートしていないか？	周りの安全を確認し、ご購入店に連絡する。

エンジンの取扱説明書を見る。

ご購入店に相談する。

同送品リスト

■ 同送品リスト

品　名	個数	部　品　番　号
イケスハッチ	1	QT5-SHI-002-000

オプション品リスト

■ オプション品リスト

品　名	必要個数	部　品　番　号
オールAssy.	2	AV8-63210-01
ロックオール	2	A00-63215-03
リング	2	A00-63214-02
ロッドホルダー1連		Q3T-MSK-001-000
ロッドホルダー2連		Q8T-YSK-001-002

※船外機及び燃料タンクは別売品となります。

オプション艤装品の取付要領

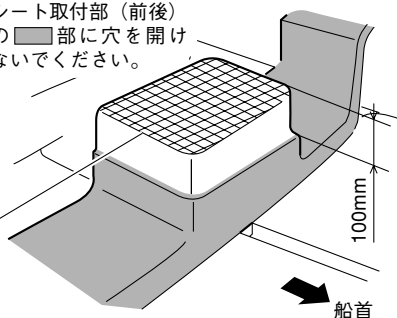
艤装作業上の注意

取付用ビス類を確実に締め付けます。ただし、無理に締め付けたり、締め付けすぎたりすると部品に亀裂が生じたり、ビス類を破損させる原因となりますので、キシミ音が出ましたらそれ以上締め付けないようにご注意ください。

タッピングスクリューの下穴については、必ず指示どおりの径のドリルを用いてください。下穴を大きく開けすぎるとネジが効きません。

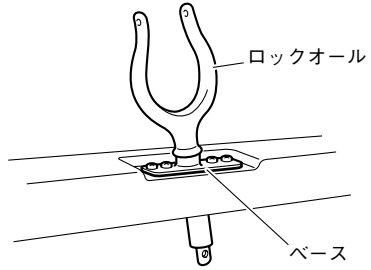
艇体を貫通して取付ける場合は、その取付ビス類に必ずシール剤（シリコンシーラント）を塗布してください。また、シールが不完全ですと水漏れの原因となります。

⚠警 告

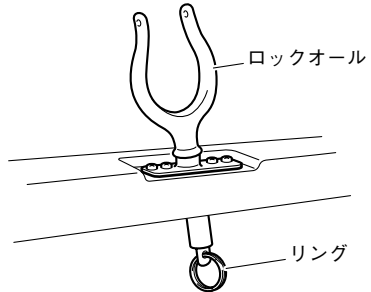
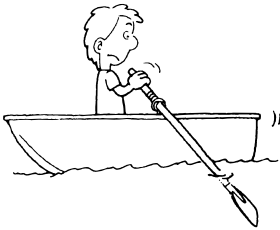
艇体の外板全て（ハル全て、トランサムを除く）とシート取付部（シートベース穴を除く）へ穴を開けないでください。艇体の強度が落ち、水漏れが発生し沈没する恐れがあります。

取付手順

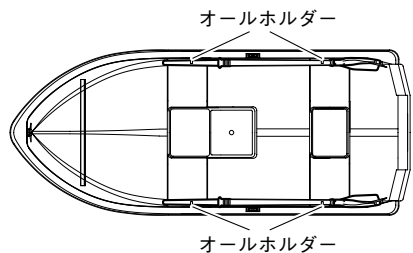
オール、ロックオール、リング

1

ロックオールをベースに差し込む。（左右とも）

2

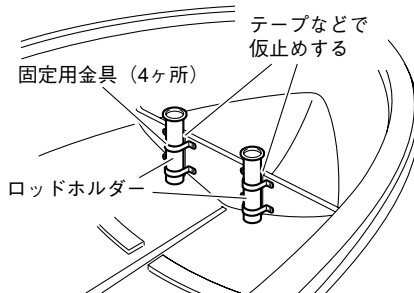
ロックオールにリングを取付け、脱落しないか確認する。

オールを水かき部の細い軸のところよりロックオールに通し、問題なく動作できるか確認する。

3

オールを使用しないときは、オールホルダーにオールを格納する。

ロッドホルダー（参考取付例）

1

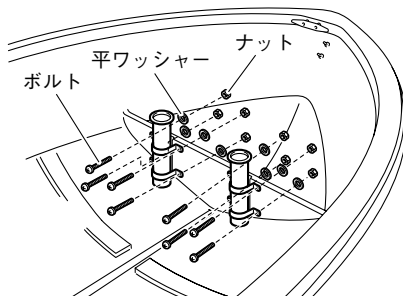
取付位置（※）へ、ロッドホルダーと固定用金具をテープなどで仮止めし、固定用のボルトとナット位置（各4ヶ所）にマークをつける。

※ 32ページの**艤装作業上の注意**に記載している穴を開けてはいけない場所へは取付けないでください。船体の強度が落ち、水漏れが発生し沈没する恐れがあります。

2

ロッドホルダーと固定用金具を取り外し、マークの位置（各4ヶ所）に穴（φ 4.0）を開ける。

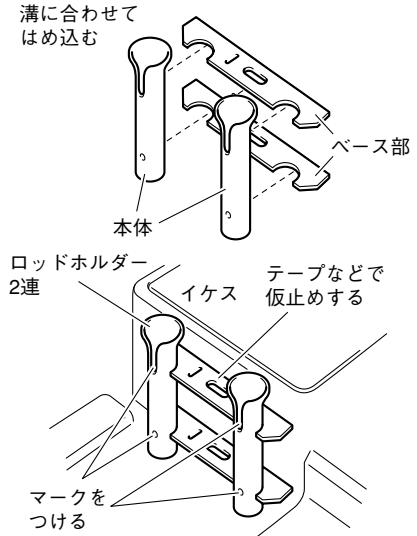
3

ロッドホルダーを固定用金具とボルトとナット、平ワッシャーで固定（各4ヶ所）する。取付後、しっかりと固定されているか確認する。

イケス側面に取付けた場合、ボルトとナット、平ワッシャーは必ずシール剤を使用して取付ける。（シール剤が少ないと水漏れの原因になる。はみ出したシール剤はきれいに拭きとる。）
ボルトの頭がナットからとび出す場合は、ナットキャップ（クリング等）をかぶせる。

ロッドホルダー２連（参考取付例）

1

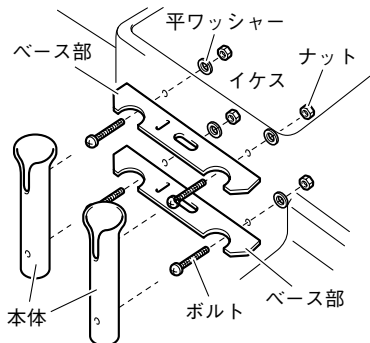
ロッドホルダー２連を組み立てる。
取付位置（※）へロッドホルダー２連をテープなどで仮止めし、固定用のボルト位置（4ヶ所）にマークをつける。

※ 32 ページの**艤装作業上の注意**に記載している穴を開けてはいけない場所へは取付けないでください。船体の強度が落ち、水漏れが発生し沈没する恐れがあります。

2

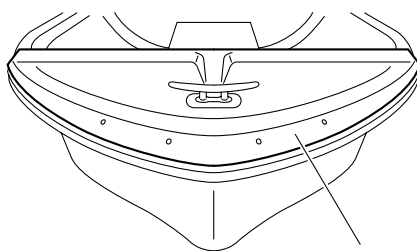
ロッドホルダー２連を取り外し、マークの位置（4ヶ所）に穴（φ 5.0）を開ける。
本体とベース部を離しておく。

3

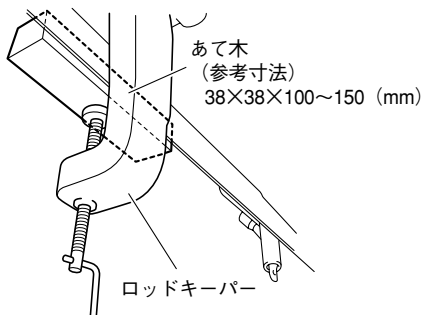
ベース部をボルト、ナット、平ワッシャーで固定（4ヶ所）する。本体をベースに組み付ける。取付後、しっかりと固定されているか確認する。

イケス側面に取付けた場合、ボルト、ナット、平ワッシャーは、必ずシール剤を使用して取付ける。（シール剤が少ないと水漏れの原因になる。はみ出したシール剤はきれいに拭きとる。）

イケス側面に取付ける場合、同送品のボルトは長いため、M5×L20mmのボルト（4本）を用意する

バウデッキ【オプション】

バウデッキ（QT5-SHI-006-000）をバウに取付けることができます。
航行区域が平水仕様のY-320にバウデッキを装着し、JCIの検査を受けることにより、航行区域を限定沿海仕様とすることができます。
JCIの検査には、別途費用が必要となります。
取付方法につきましては、バウデッキに同梱されている取付説明書を参照ください。

ロッドキーパー

要　点

- 詳しい取付方法は、ロッドキーパーに付属の説明書をご覧ください。
- ボートにロッドキーパーを取付けるときは、あて木（角材等：38 × 38 × 100 ～ 150<mm>）を用意する。
- ブルワークにあて木をかまし、ロッドキーパーを取付ける。

取り扱い方法

取り扱い方法

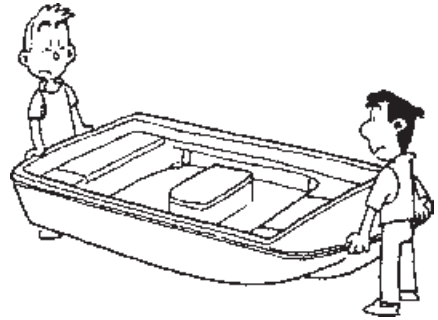
⚠警 告

濡れた場所は、滑りやすく転倒や転落の危険があります。充分注意して歩いてください。

運搬

運搬する場合は、引きずったりすると艇体を損傷します。必ず持ち上げて運搬してください。
運搬する場合は、大人2名以上で持ち上げてください。

⚠警 告

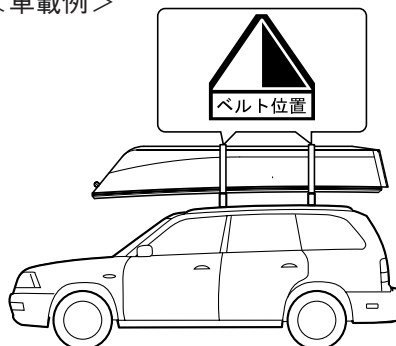
運搬中はバランスを失いますと危険です。ゆっくり安全に行なってください。

車載

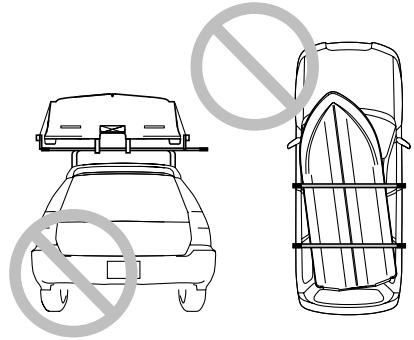
⚠警 告

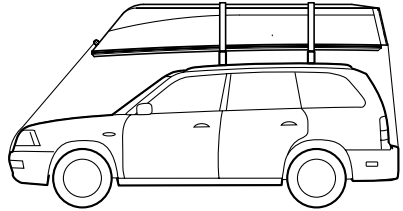
- 車両に積載する場合は、必ずボート専用キャリアをご使用ください。ボート専用キャリアを使用しないで積載するとボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。
- ボート専用キャリアの最大積載量を超えた積載はしないでください。最大積載量を超えた積載をすると、車両やボート専用キャリアに無理な力がかかることにより、ボート専用キャリアやボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。
- ボートの重心ができるだけボート専用キャリアの重心にくるように積載してください。重心から外れて積載するとボート専用キャリアやボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。
- 法定速度を守り、高速道路では最大速度80km/h以下で走行してください。強風時や悪路では特に速度を落として走行してください。無理な運転をするとボート専用キャリアやボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。
- 車両に積載する場合は、必ずボートの搭載位置マークと車両のキャリア位置を合わせてベルトで固定してください。正しい位置で固定しないとボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。
- 車両に積載するときは、平らな広い場所で行なってください。ボートは大きく重いため、不安定な場所で積載作業を行なうと思わぬ怪我をする恐れがあります。

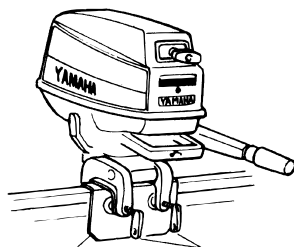
注 意

走行中は、車両の上方向、前後方向の障害物に十分注意してください。誤ってボートをぶつけてしまった場合は、必ず積載状態とボート専用キャリア、ボートの状態を確認してください。

<車載例>

⚠警　告

ボートはできるだけ車両の中心線上をまっすぐに積載してください。ボートを、車両の中心線に対して大きく曲がったり、左右どちらかに偏った状態で積載すると、走行時の風圧や振動によりボート専用キャリアやボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。

⚠警　告

ボートの長さがボート専用キャリアバーに対し前後間隔の3倍以上となる場合や、高速道路を走行する等の高速走行時はボートの前後をベルトやロープで車両のけん引フック等に固定してください。
無理な力がかかると、ボート専用キャリアやボートが脱落し、事故を起こす恐れがあります。

船外機【別売品】の取付け

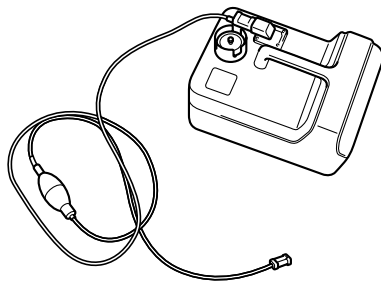
船外機をトランサムパッドの中央に据え付け、クランプハンドルで航走中緩まないよう確実に締め付けて固定します。なお、船外機と艇体をロープで結び付けておくと、万一クランプハンドルが緩んだ場合にも船外機の落水を防ぐことができます。
詳しい取り扱い方法などは船外機に付属されている取扱説明書でご確認ください。

⚠警 告

排気ガスは一酸化炭素を含み中毒を引き起こす危険があります。
ボートハウスなど閉め切った所で、エンジンを始動しないでください。

燃料タンク【別売品】

注 意

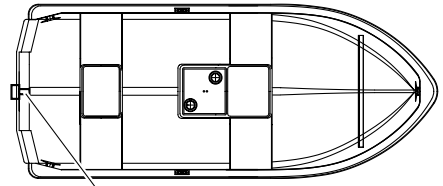
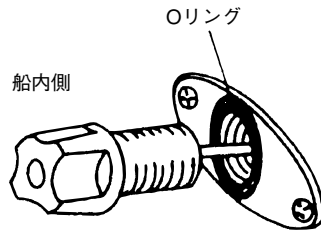
燃料はエンジンメーカーの指定するもので、水分やゴミなどが混入していないものをご使用ください。

燃料タンクはリヤシート後方へ設置します。

ドレンプラグ

ドレンプラグは上架時、船内に溜まった水(ビルジ)を船外に排水するためのものです。

⚠警 告

船体ドレンプラグの締付不良は、浸水、沈没の危険があります。
進水前に必ず確実に締め付けてください。

ドレンプラグを抜くときは､反時計方向に回し、ネジを緩めて抜きます。締め付けるときはO リングの状態を確認してからしっかりと締め付けてください。

給油作業

⚠危 険

気化したガソリンは、引火爆発する危険があります。ガソリンのある付近では、火気を絶対使用しないでください。

⚠警 告

静電気による火花で引火爆発する危険があります。ポリタンクによる給油は行なわないでください。

⚠警 告

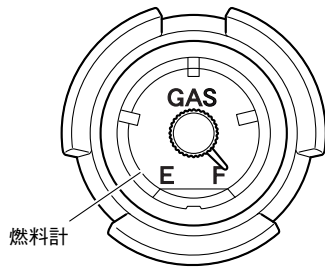
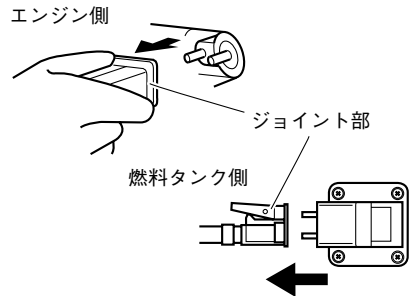
- ガソリンは引火しやすく、火災の恐れがあるため、給油時には次の注意を必ず守ってください。
  - ・給油中は火気厳禁
  - ・給油中はエンジン停止
  - ・給油は風通しの良い場所で行なう
  - ・ガソリンをこぼさないように注意する
- こぼれたり、漏れたガソリンは布などできれいに拭きとり、その布を火災および環境に留意して処分してください。
- 予備燃料タンクは、日本小型船舶検査機構で認定されたものをご使用ください。一般用プラスチックタンクを使用すると、強度・材質の変化によりガソリンが漏れることがあり、大変危険です。

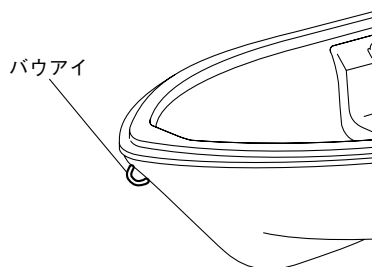
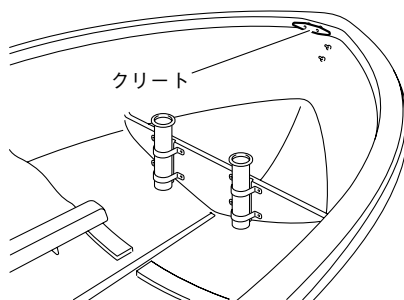
注 意

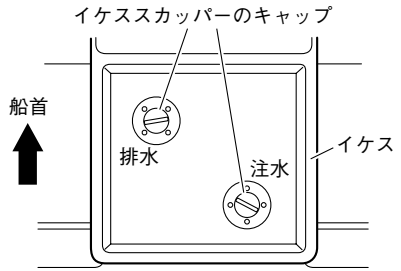
燃料はエンジンメーカーの指定するもので、水分やゴミなどが混入していないものをご使用ください。

出港前や燃料が少なくなった場合は、燃料タンクに付いている給油口のキャップを外して給油します。なお、航走中も燃料の残量に常に気を配り、早めに補給してください。

要　点

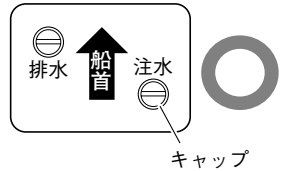
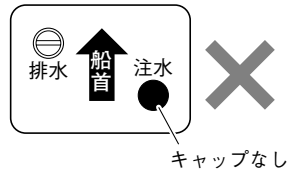
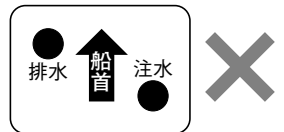
燃料蒸気の発生を防止するため、エンジンを使用しないときは燃料ホースのエンジン側と燃料タンク側のジョイント部を外しておいてください。

燃料タンクに付いている燃料計を見て残量に気を配る

バウアイ、クリート

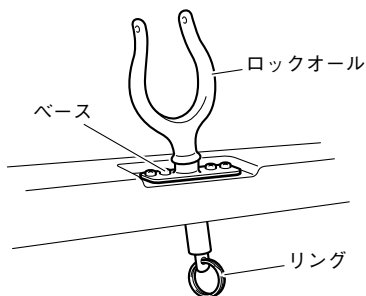
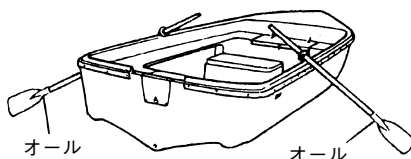
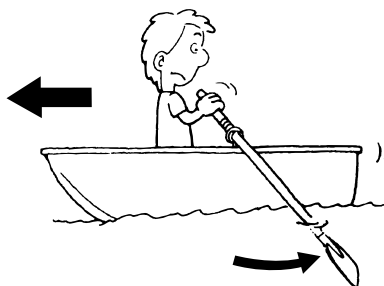
バウアイは､車載時のロープ止めや曳航されるときに使用します。

クリートは、係留時に使用します。

イケス

イケスを使用する場合は、イケスハッチを外し、両舷のイケススカッパーのキャップを外します。ボートが前進したときに右舷側より注水し、左舷側より排水することによりイケス内の水が循環します。
イケスとして使用しない場合は、イケススカッパーのキャップを締めてイケスハッチを閉めてください。

高速走行時の注意点

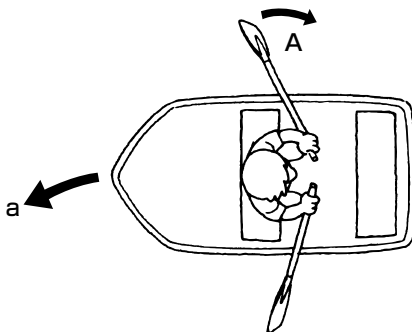
要　点

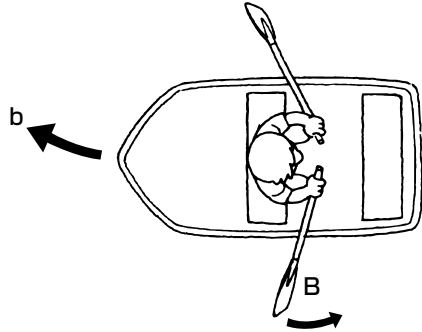
- 航走中は、イケス内の水位が変動するのでイケススカッパーのキャップを左右両方とも締めてください。
- 右舷（注水）側イケススカッパーのキャップのみを外して航走しますと、イケス内の水位が異常に高くなり、水があふれ出したり、安定性が悪くなります。
- 左右両方ともイケススカッパーのキャップを外して航走しますと、イケス内の水位が異常に低くなり、右舷（注水）側より水が噴き上がります。

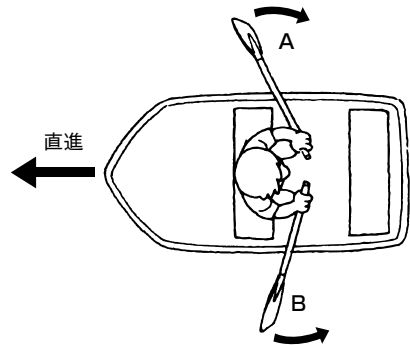
イケススカッパーのキャップを左右両方とも締める

イケススカッパーのキャップを右舷（注水）側のみ外す

イケススカッパーのキャップを左右両方とも外す

オール【オプション】

ロックオール（オプション）をベースに差し込み、ロックオールにリング（オプション）を付けるとオール（オプション）を使用することができます。手軽にローボートとしてお楽しみいただけます。

オールを水かき部の細い軸のところより、ロックオールに通します。

ローボートは、オールが推進機（船外機など）と舵の役目をします。
オールの動きとボートの動きの関係を右図を参照して十分に理解してください。
オールを漕ぐ場合、風の強い日などはボートが風に流され、風向きによっては、なかなか目的の所に漕ぎ着けない場合がありますので十分ご注意ください。

操作手順

1

Aのオールのみを漕ぐと、ボートはaの方向に進みます。

2

Bのオールのみを漕ぐと、ボートはbの方向に進みます。

3

A と B のオールを同時に漕ぐとボートはまっすぐ進みます。
逆方向にオールを漕ぐとボートは反対方向へ進みます。

点検と手入れ

日常の点検（仕業点検）

日常の点検には、出港前と帰港後の点検があり、それぞれお客様ご自身で行なっていただくものです。点検の結果、修理を必要とする不具合があれば､ご購入店へご相談ください。

出港前の点検

エンジン始動前

1.安全備品は完備しているか？
2.船体各部に損傷はないか？
3.固定ビスの緩みはないか？
　（トランサム部、オールのベースなど）
4.船内に水が溜まっていないか？
5.ドレンプラグより水漏れはないか？
　緩みはないか？
6.エンジンのクランプハンドルは確実か？
7.燃料は十分入っているか？
8.燃料漏れはないか？

以上の項目に加え、エンジンの取扱説明書を参照してエンジンの点検を必ず行なってください。

エンジン始動後

1.エンジン各部に水漏れ、燃料漏れはないか？
2.エンジンは正常に作動するか？
　（エンジンの取扱説明書を参照）

前回の航行で異常が認められた箇所が良好かを点検し、不備のないことを確認してから出港してください。

帰港後の点検

エンジン停止後

1.船内に水が溜まっていないか？
2.船体各部に損傷はないか？
3.固定ビスの緩みはないか？
　（トランサム部、オールのベースなど）

修理を依頼される場合

修理を依頼される前に

ご使用中、故障かな？と思われましたら、まず**故障かな？と思ったら（トラブルシューティング）**（28～30ページ）をご覧になり、処置を行なってきてください。
故障でない場合や、簡単な処置で直る場合もあります。

修理の依頼

適切な修理を行なうには、故障原因を正しくつかむ必要があります。修理を依頼されるときは次の事項を、ご購入店にお申し出ください。

①ボート、エンジンの品名、製造番号、お買い上げ日
※ボートの品名、製造番号は右図のプレートに記入されています。
②故障の発生日、発生箇所、故障の状況
③お名前、ご住所、電話番号（お勤めの方はお勤め先の電話番号もお知らせください）
④保管場所

プレート

艇　名	Y-320
製造番号	
最大搭載重量	230 kg
定　員	3 名
最大搭載馬力	3.7kw(5ps)

株式会社ワイズギア

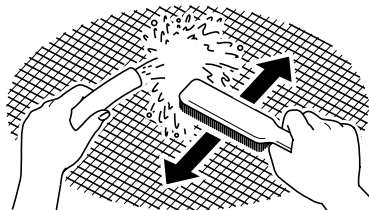
簡単な手入れ

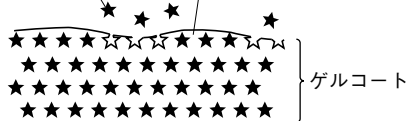
ご使用後は、必ず水洗いをしていただくとともに、次の手入れを行なってください。

F.R.P.

船体表面の光沢がなくなり始めたらF.R.P.ボート用ワックスをかけます。
すべり止め部には、ワックスをかけないでください。

■すべり止め部分の汚れが落ちにくい場合

洗剤を使い、タワシかナイロンブラシで洗い流します。それでも汚れが落ちない場合は右図のように水を流しながらすべり止めの目にそって真鍮ブラシ（線径0.13mm）をかけます。この場合、表面を削り取ることになりますので、かけすぎに注意してください。
また、すべり止めの目のない所は絶対にワイヤーブラシをかけないでください。

■つやがなくなったり、汚れのひどい場合

年に一度程度、定期的に研磨剤：ポリエステル研磨用コンパウンドNo.90790-74016（ヤマハ部品番号）などを用いたつや出しを行なうのも効果的ですが、一定箇所を長く研磨しないように注意が必要です。

■表面に浅い傷を生じた場合

やわらかい布に研磨用コンパウンド（目の細かい物）を少量つけてよく磨きます。それでも落ちない場合は、＃600の耐水ペーパーで軽く研磨した後、研磨用コンパウンドをかけて拭きとります。

■ゲルコートの摩耗・欠損

ゲルコート（表面塗料）が、摩耗したり、欠損して艇体のFRPガラス繊維が露出している場合は、修理が必要です。
そのまま放置しているとFRPに浸水して劣化します。

■傷が深い場合

修理に技術が必要です。ご購入店にご相談ください。

金物

発錆、塩付き、腐食などを防ぐためにそれぞれの物に応じて、適切な防錆剤、耐水グリスなどを定期的に塗布します。
例：耐水グリスA 50g（90890-69910）
　　各パーツの接続部や回転部分に使用

定期点検

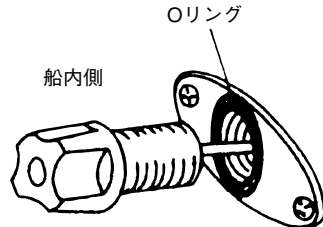
安全を確保するため、定期的にご購入店で行なう点検として次のものがあります。
ボートを安心してご使用いただくためには、お客様の責任において規定の時期に必ずお受けください。

定期点検

定期的に規定の項目を点検し、異常があれば整備します。1年に1回はお受けください。
①船体外板の損傷
②船内の構造物の損傷
③船体艤装品の劣化、損傷

定期交換部品

この部品はボートの心臓部にあたる重要な部品です。安全を確保するために、定期的に新しい部品と交換する必要があります。

ドレンプラグのOリング：1年

格納点検とシーズン前点検

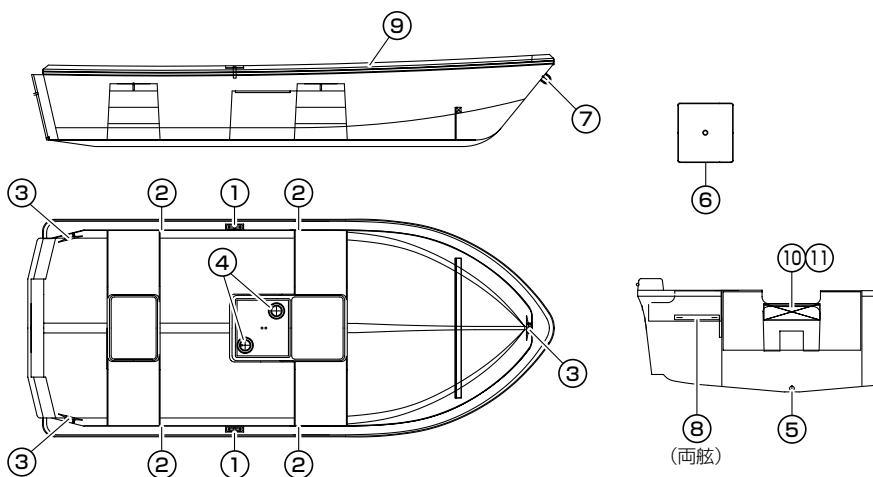
冬期格納などで3ヶ月以上ボートをご使用されない場合、格納前に実施するものですが、通常の定期点検とは別に、各部の作動点検と格納に必要な防錆処理などの格納処理を行ないます。また、再び使用されるシーズン前には、各部の作動が正常か点検を行ないます。

注　意

エンジンに関しては、必ずエンジン（船外機）の取扱説明書をお読みいただき、適切な点検を行なってください。

補修パーツ一覧

定期交換部品や外装艤装品などを注文するときは、下記の部品名と部品番号、数量をご購入店にお申し付けください。

No.	部品名称	部品番号	使用個数
①	ソケットオール	Q8T-AKM-T01-000	2
②	スプリングクリップ	Q8T-KAZ-012-009	4
③	ナイロンクリート43390	Q8T-KAZ-T01-003	3
④	フィシュリザーブスカッパー	A00-62260-01	2
	・フィシュリザーブパッキン	A00-62264-00	
⑤	ドレンプラグAss'y	A39-62280-00	1
	・ドレンプラグOリング	A39-62247-00	
⑥	イケスハッチ	QT5-SHI-002-000	1
⑦	バウアイ1	A00-61624-60	1
⑧	ハンドレール（トランサム）	QT5-SHI-003-000	2
⑨	トリム材	QT5-SHI-004-000	1
⑩	パッドトランサム（アルミ）	A00-62231-70	1
⑪	パッドトランサム（ノバテック）	A00-62231-E0	1

保管

保管上のお願い

陸上保管される場合

- 船内に溜まったビルジを完全に排水してから保管してください。
- バウ（船首）側を高くなるようにしてください。
- 艇内に雨水がたまらないように保管してください。
- ドレンプラグを外して保管してください。

係留保管はできません

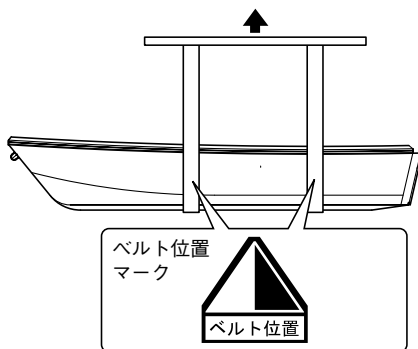
注 意

係留保管はしないでください。雨水などがたまると、ボートが沈没する恐れがあります。

吊り上げるときは

ボートを吊り上げるときは、ベルトを正しい位置にかけて行なってください。

⚠警 告

吊り上げるときは、ボートに乗り込まないでください。船体がバランスを崩し、落下して死傷につながる事故を起こす恐れがあります。

注 意

- **ロープでの吊り上げは、船体破損を招くほか、ロープが滑って船体が落下するなどの危険がありますので、吊り上げ時は必ずベルトをご使用ください。**
- **吊り上げには長めのベルトを使用してください。短いベルトなどで吊り上げると船体がしぼられ破損する場合があります。**
- **クリートにロープなどをかけて吊り上げないでください。船体が破損する恐れがあります。**
- **重量物が偏って搭載されていると、マーク位置でバランスがとれません。十分に注意してください。**
- **固定艤装品以外の重量物はボートから降ろしてから吊り上げてください。**

保証と船舶検査

ボートは、厳重なる品質管理のもとに生産されておりますが、お客様に、より一層安心してご使用いただくため、お買い上げいただきましたボートについて、定められた期間にメーカーの責任と判断される故障が生じました場合には、保証書の記載事項にしたがい無料で修理をさせていただくことになっております。

ただし、お客様の酷使または過失による故障、手入れ不十分による不具合、消耗品の交換などにつきましては保証の対象外となっておりますのでご了承ください。

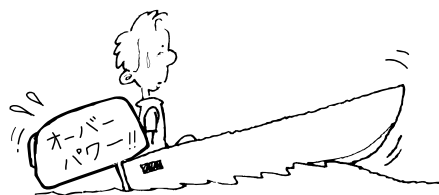
なお、詳しくは保証書をご覧ください。

船体の改造禁止

船体や装備品に対して安全性がそこなわれ、事故や故障につながる恐れのあるような改造は絶対に行わないでください。

小型船舶は、船体および船体に装備されている設備やエンジンなどが日本小型船舶検査機構の行う指定のテスト、検査などを受け、安全であることが確認されて初めて航行できるようになります。

検査を受けたときの仕様、寸法、構造、設備などが改造により異なる場合は整備不良とみなされて航走できません。

なお、改造などが原因で発生したとみなされる故障は、保証期間内であっても一切の保証をいたしません。

最大搭載馬力は安全度のバロメーター

仕様諸元に定められた最大搭載馬力は、ただ単に速度の限界だけの意味を持つものではなく、ボートの大きさを考えた経済性、またそれによって出る速度に対する操船の安定性、乗り心地、船底の強度などを総合的に研究して決定したものです。この最大搭載馬力を超えたエンジンを取付けた艇をオーバーパワー艇と呼び、保証対象外としています。
万一、オーバーパワーのエンジンを取付けますと、次のような弊害が発生します。

⚠警 告

ボートのオーバーパワーは、操縦が不安定になり転覆などの危険があります。
指定最大出力を超えるエンジンの搭載はしないでください。

《操船上の不安定現象の発生》

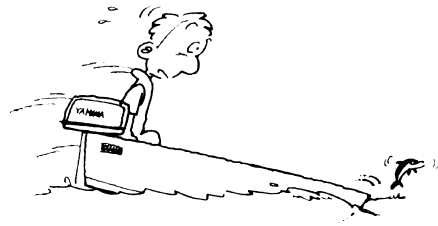
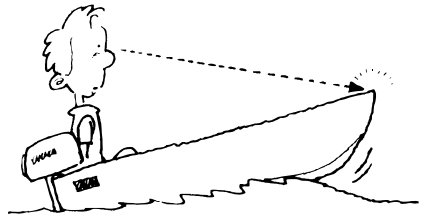
●バウアップ（プレーニングが遅い）

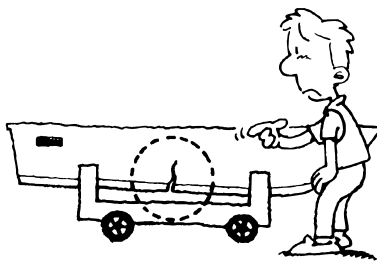
一般的にクルーザータイプの艇に、オーバーパワーのエンジンをつけた場合におきやすい現象です。これは、馬力が大きくなるとエンジン重量も増し、重心が後に移るため、プレーニングに入るのにかなり時間がかかり、バウがかなり上り前方視界が妨げられることが発生します。また、乗員の乗船位置がスターン側に集まってしまうと、バウアップ現象が倍加されて、非常に乗りにくくなります。

●ポーポイズの発生

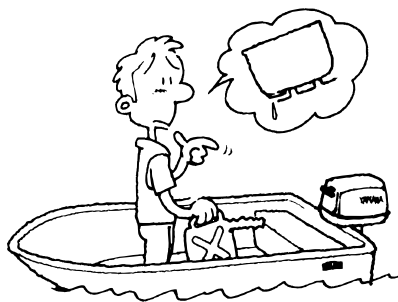
波がなくても、艇がちょうど“いるか”が水面を出たり入ったりして泳ぐのに似た現象をおこし、非常に不安定な航走状態となり、時にはバウが突っ込んで沈没することもあります。

●ダッチロールの発生

高速になればなるほど、横揺れが大きくなると同時に、バウが左右に振れるような動きになり、大変不安定な航走状態となります。

《船体や艤装品の破損》

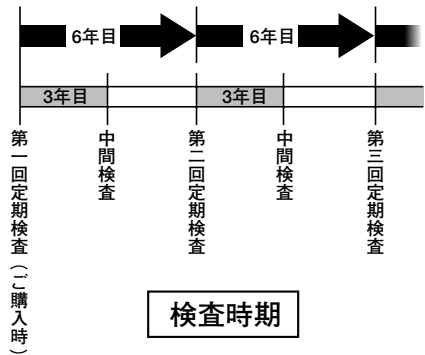
ボートは、耐久航走試験を行い、船体および艤装品が十分実用に耐えるように設計されています。しかし、オーバーパワーのエンジンを搭載すると、船のスピードが上がるため、船に加わる衝撃が急激に増加し、船底や船体構造物にクラックが入ったり目張りがはがれたりします。また、艤装品においては破損、取付部の損傷など種々のトラブルが発生する可能性があります。
ひどい場合は船底が損傷し、浸水、沈没にもなりかねません。

《燃料消費量の増大》

ボートの最大搭載馬力を超えるエンジンを取り付けることにより、燃料消費量が増大し、これにともない航続距離が減少します。

以上のことよりおわかりいただけると思いますが、最大搭載馬力を超えたエンジンを搭載することは、保証除外となるばかりでなく、大変危険ですので、絶対に行わないでください。

船舶検査

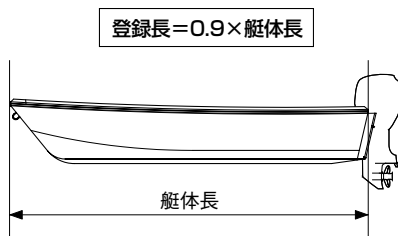
船舶検査

船舶検査は、構造、設備等が、船舶安全法に定められた要件を満足しているかを確認するための検査で、日本小型船舶検査機構が行ないます。
この検査は、最初に使用するとき、およびその後６年目毎に行なう「定期検査」と、定期検査後３年目毎に行なう「中間検査」などがあります。
船舶検査の詳細につきましては、ご購入店または小型船舶検査機構の最寄りの支部へお問い合わせください。

２馬力以下（1.5kW 未満）の船外機を使用する場合は、船舶検査は必要ありません。

免許と航行区域（Y-320 の場合）

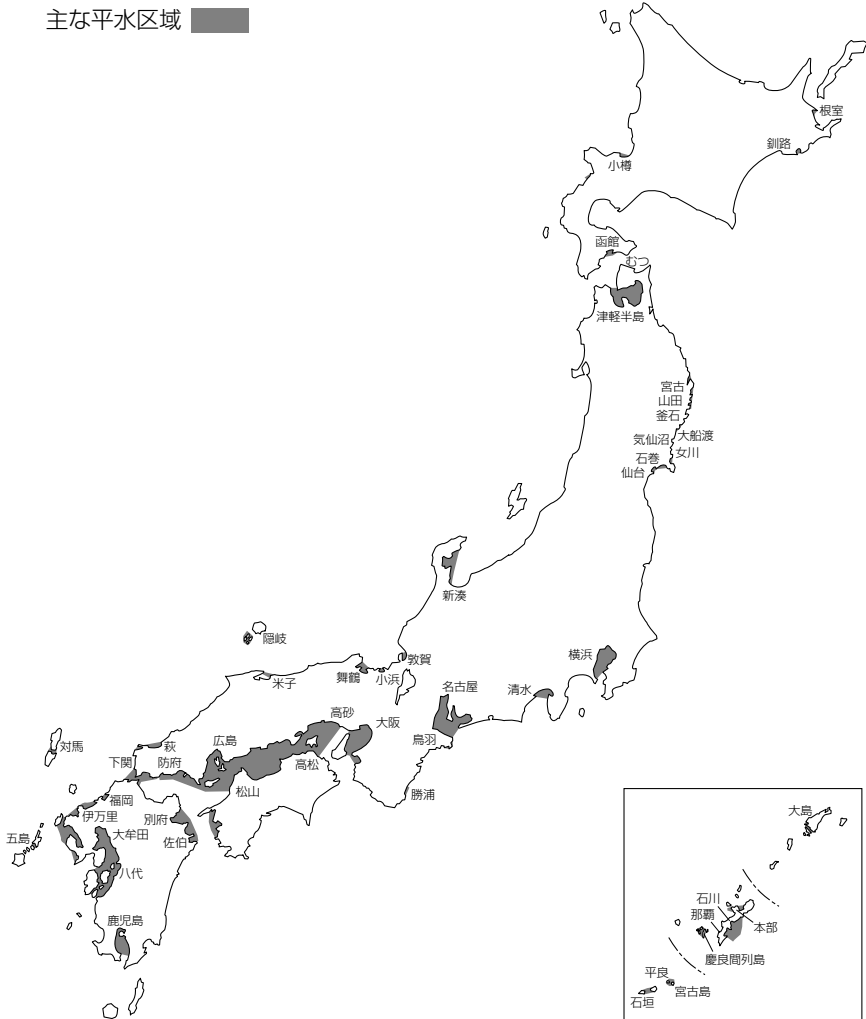
免許の区分と内容

１級・２級・特殊小型船舶操縦士の３つの免許区分があり、１級と２級には船の大きさや航行区域を限定した限定付き免許があります。
Y-320 を操船する場合は、２級免許（湖川限定または５トン限定）が必要です。ただし、２馬力以下（1.5kW未満）のエンジンを取付ける場合は、免許は必要ありません。

※２馬力以下（1.5kW 未満）登録長 3m 未満の船は、免許がなくても操船できます。免許のない方が操船される場合は、操船知識、法令知識を十分に理解したうえでご使用ください。

免許区分	航行区域
2級　湖川限定 ➡	湖川＋指定区域（※）
2級　5トン限定 ➡	湖川＋指定区域（※）＋平水区域

※全国の湖川および下記の運輸大臣が指定する水域。
七尾北湾、七尾南湾・西湾（石川県）、阿蘇海（京都府）、中海（島根県）、内海（香川県）、北灘湾・深浦湾（愛媛県）、浦戸湾・浦ノ内湾・須崎湾（高知県）、塩屋湾（沖縄県）

平水区域

河川、湖沼や港内と、東京湾など法律に基づいて定められた51ヶ所の水域を示します。
（詳しい平水区域はご購入店にお問い合わせください。）

法定安全備品

船の航行区域によって、法律でその船に備えなければならない備品の種類と、数量が定められています。
出航前には、必ず安全備品が搭載されていることを確認してください。
また、いつでも使用できるよう正しい使用方法を確認するとともに、整理整頓して積み込みましょう。
詳しくは、ご購入店へお問い合わせください。

注 意

- **出航前には必ず安全備品を搭載してください。**
- **有効期限の過ぎた小型船舶用信号紅炎は絶対に使用しないでください。小型船舶用信号紅炎には有効期限が明示されています。有効期限内の小型船舶用信号紅炎を搭載するとともに、有効期限が近づいた場合には、早めに交換を行なってください。**

備品名	航行区域：平水、限定沿海	備　　考
係船ロープ	2本	
アンカー	1個	錨泊しないものは不要（※1）
アンカーロープ	1本	
小型船舶用救命胴衣	定員分（3着）	（※2）
小型船舶用救命浮環	1個	
小型船舶用信号紅炎	1セット（2個入り）	（※3）
バケツ及びあかくみ	各1個	（※4）
音響信号器具	1個	汽笛を備え付けているものは不要、笛でも良い
黒色球形形象物	2個	
工具	一式	

※1.アンカーは錨泊しないものは不要となっていますが、非常時を考慮して搭載しておきましょう。
　また、アンカーロープの長さや太さは艇のサイズに適応する寸法を用意してください。

※2.平水は小型船舶用救命クッションでもよい。平水は最大搭載人員を収納しうる小型船舶用救命いかだまたは小型船舶用救命浮器を備える場合は不要 [注1] 。

※3.航行区域が川のみに限定されているものは不要。
　有効な無線設備を備えるものは不要 [注1] [注2]。

※4.ビルジポンプを備えている場合は不要。無動力船、船外機船および湖川港内のみを航行するものはバケツ（消防用と兼用可）1個でよい。

注1.定期的検査以外の際に取り替える場合は、機構の確認を受けることが必要（未使用の検定済、検査済の同じものと取り替える場合を除く）

注2.有効な無線設備とは、「漁業無線」、「マリンVHF（16ch付）」、「国際 VHF」、「ワイドスターマリンホン等」、　「インマルサットミニM」、「携帯・自動車電話（当該船舶の航行区域が電話のサービスエリア内にあるものに限る）」、　「EPIRB」、および「持運び式双方向無線電話装置」をいう。

●夜間航行はしないでください。

参考資料

仕様諸元

項　目	単 位	データ
		平水仕様
艇名称	—	Y-320
艇型式	—	R812-B
全長	m	3.22
登録長	m	2.87
全幅	m	1.33
全深さ	m	0.50
艇体重量	kg	52※1
最大搭載重量	kg	230
総トン数	トン	0.1
定員	名	3
呼称最大馬力	kW [PS]	3.67 [5.0]
船外機のトランサム仕様	—	S
航行区域	—	平水区域

※1：JCI登録項目を示します。

推奨エンジン

種　類	出力（kW [PS]）	品　名
4ストローク船外機	1.5 [2.0]	YAMAHA F2A
	3.7 [5.0]	YAMAHA F5A

用語解説

F

FRP ························ Fiberglass Reinforced Plastic（ガラス繊維強化プラスチック）の略。軽量で強度があり、耐久性にも優れているので、現在の船体材料の主流となっている。

G

GPS ························ Global Positioning System の略。いくつかの人工衛星から発射される電波を受信・測定し、自船の位置、方位、速度、軌跡などを表示する装置。

ア

アイドリング ··················· スロットル（コントロール）レバーをいっぱいに戻した無負荷回転状態のこと。シフト操作は、必ずこの状態で行なうこと。

アイストラップ ················ ボートを係留する場合にフェンダーロープ等を結ぶ金具。

アンカー ······················ 錨（いかり）。ロープやチェーンの先端につけて船上から水底に落として船の移動を防ぐもの。

ウエス ························ ペイントなどで汚れたところを拭いたり、真鍮を磨いたり、雑用に使うボロ布。

右舷 ·························· 船尾から船首に向かって、船の右側。

エアベント ···················· 燃料タンクなどに設けられるエア抜き用の通路。

オーバーウェイト ·············· 定員数や最大搭載重量を超えた状態で乗船すること。

オーバーパワー ················ 呼称最大馬力を超えたエンジンを取付けたボートで保証対象外になる。

オール ························ ボートを漕ぐための櫂。

オフショア ···················· （1）岸からずっと離れた海面。沖。（2）岸から吹いてくる風。

面舵 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船首を右に向けるようにとる舵のとり方。取舵の対語。

カ

海里 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 海上の距離を表す単位で1海里は約1852メートル。1時間に1海里走る船の速さを1ノット（knot）という。

火せん ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 非常用信号火具の一種。空中に打ち上げて赤色星火を発する。

乾舷 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ボートを浮かべた際の、喫水線からブルワークまでの高さのこと。乾舷値が大きいとボートの予備浮力が大きいが、積載オーバーすると乾舷値が小さくなり、予備浮力が減って危険。

ガンネル ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ハル（船体）とデッキ（甲板）の接合部分。ゴムなどを巻いて、係留・接岸時などの船体損傷を軽減されている。

観天望気 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 雲行きや雲模様などから、狭い地域の天気を予想すること。

キール ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船体の縦通材で船の強度を保つ上で最も重要な構造部材。船台に乗せる時は、必ずここで重量を支えること。

キールオーバー ・・・・・・・・・・・・・・・・ 船が転覆すること。

艤装品 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船体に取付けられている各種装置や部品。

喫水 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船が浮いているときの船体最下面から海面までの垂直距離。吃水、ドラフトともいう。

キャビテーション ・・・・・・・・・・・・・・・ 空洞現象。流体に低圧部ができると、その部分に気孔や空所を発生する。プロペラピッチが大きすぎたり回転数が高すぎると、翼端部にキャビテーションを発生する。これにより効率が悪くなり、翼面に浸食作用が起き、鳴音や振動を起こす。高速の場合は舵やシャフトブラケットの後縁にもキャビテーションを起こす。

魚探 …………………………… 魚群探知機の略。船底より水中に向けて超音波を発信し、その反射波が戻ってくる時間を測定することにより、水深や魚群を表示する装置。

漁網設置場所 ………………… 魚をとるための網が設置してある場所。

クーリングダウン …………… 帰港後、エンジンをアイドリング回転で数分間運転し冷却すること。これを行なうことにより、各部の熱歪が減少し、部品が長持ちする。

クリート ……………………… 係留時に使用するロープの係止具。

係留 …………………………… 水上へ船をつなぎとめておくこと。

コーションラベル …………… 安全のため、取り扱い上の「危険」･「警告」･「注意」事項を記載し、船体に貼付されているステッカー。

サ

サーフィング ………………… 船が波乗り状態になり、航行が不安定になる現象。

シーアンカー ………………… 海中に投げ込むパラシュートのようなもの。船首側にセットすることにより、風流れを防止したり、風上側に船首を向けることができる。

浸水 …………………………… 船体に水が入り込んでしまうこと。沈没の恐れがあり危険。

進水 …………………………… 船を陸から水上に降ろすこと。

スカッパー …………………… 排水口。

スターン ……………………… 船体の船尾部分。

スタビリティ ………………… 復原力。船を直立に戻す力。

スターボード ………………… 右舷のこと。ポートの対語。

スリング ……………………… 吊り上げるための索具類の総称。

旋回 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船が直進中に転舵すること。

走錨 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ アンカーが海底から外れ、船が流される状態。

造波抵抗 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船が航走すると、船側に生じた圧力差のため水面に波ができ、そのためにエネルギの一部を損失する。この波を造ることによって生じる船体の抵抗を造波抵抗という。

タ

ダッチロール ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 高速になるほど艇の横揺れが増し、バウが左右に振られて航行が不安定になる現象。

暖機運転 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 航行に入る前にエンジンを始動させ、各機構にオイルをいきわたらせて暖めること。

チャイン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船体の船底Ｖラインと船側のラインとの交点で、走航時のスプレー（しぶき）がデッキまで上がらないように、ここの出っ張りで防ぐ。また船の横方向の安定性を向上させている。

チルト ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ アウトドライブの蹴り上げ状態のこと。航行可能な「トリム範囲」よりも高い範囲を言う。

停泊灯（全周灯） ・・・・・・・・・・・・・・・ 船が停泊中であることを示すために、船舶が点灯する白色灯。夜間航走中は、全周灯として点灯させます。

デッドスロー ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 極微速。ボートが動いているかどうか分からないくらいの速力で動いている状態。

同送品 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 船体に取り付ける部品で、船を購入した際に船体に付属している。

動揺 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ボート（エンジン）を停止した状態で波に合わせてボートが揺れる状態。横揺れをローリング、縦揺れをピッチング、船首揺れをヨーイングという。

トップヘビー ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 重量物が船の上部にあって、重心が高くなっている状態。程度がひどくなると復原力を失い、横転する恐れがある。

トランサム …………………… 船体最後部の船尾板のこと。

取舵 ………………………… 船首を左に向ける舵のとり方。面舵の対語。

トリム ……………………… 船首吃水と船尾吃水との差。差がない時はイーブンキール、船首吃水が大きい時はバウトリム、船尾吃水が大きい時はスターントリムまたはアフトトリムという。

ドレンプラグ ……………… 水栓のこと。船内の各区画の栓をするドレンプラグＡ型などがある。

ナ

ナックル …………………… ２つの面が出会うところ。チャインや波返しのラインをナックルラインという。

ならし運転 ………………… 新品の各摺動部に自然なあたりをつけることで、偏った摩耗を防ぐために行なう。

根掛かり …………………… アンカーが海底土質の影響により容易に外れない状態。

ノット ……………………… 船の速力の単位で、１時間に１海里（約1852メートル）走るのを１ノットという。ktまたはknと略記する。風速を表すときにも使うことがある。

ハ

バウ ………………………… 船体の船首部分。

バウアップ ………………… エンジン重量が増すと重心が後ろに移るため、プレーニングに入るのに時間がかかり、船体のバウ側が上がって前方の視界が妨げられる現象。オーバーパワー艇におきやすい。

バウンディング …………… 艇が水面を跳びはねるように走る状態のこと。

抜錨 ………………………… アンカーを海底から引き抜く動作。

バラスト …………………………	復原力を大きくするために船に積む水や重量物。できるだけ船底に積む。
ハル ………………………………	船体の船底部分。
バルクヘッド ……………………	船体内の隔壁のこと。
ハンドレール ……………………	短い手すりのこと。
ハンプ ……………………………	船の進行によって起こる船首波と船尾波とが干渉すると、造波抵抗は著しく増大する現象のこと。造波抵抗の山。
ヒール ……………………………	船が左右に方向に傾くこと。横風やプロペラトルク、波、乗員の移動などによって起こる。
ビルジ ……………………………	船底などに溜まった海水、水垢のこと。
フェンダー ………………………	船体を外傷から守るために船側などに取り付ける防舷材。
浮力材 ……………………………	水面上において定員分の乗員が船体につかまっても船体が浮くように、ボート内部に入っている浮力体のこと。
ブルワーク ………………………	外板またはそれと同じような板が上甲板より上に延びているもの。荒天時に海水の流入を防ぐとともに、乗員が海中に落ちないようにするためのもの。
ブローチング ……………………	船道が左右へもっていかれ走航が不安定になる現象。
ポートサイド ……………………	左舷のこと。スターボードの対語。
ポーポイズ ………………………	波がなくても船体がちょうど“いるか”が水面に出たり入ったりして泳ぐのに似た現象で、航走が不安定になる。

ライフジャケット ‥‥‥‥‥‥‥ 救命胴衣。乗船時は全員着用すること。

リーウェイ ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 風圧差。船がその針路に対して風（風圧）によって流される横移動量。船の針路と実際の運動方向とのなす角で表わす。

立標 ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 暗礁や露岩などの位置を標示した警戒標で、左舷障害立標・右舷障害立標・孤立障害立標、水路中央立標などがある。

レーダー ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ Radio Detecting and Rangingの略。電波を発射し、物標に当たってはね返ってきた反射波を捕らえ、その往復時間と入力方向から、陸地や他の船舶などの方位と距離を認識する航海計器。

冷却運転 ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ エンジン停止前にエンジンリモコンのコントロールレバーを「中立」にして運転し、エンジンの温度を下げること。

レッコ ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 「投げ入れる」、「放る」という船舶の動作用語。

ローボート ‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 手漕ぎ用ボート。

索引

ア

イ

ウ

エ

オ

カ

キ

ク

ケ

コ

サ

シ

ス

セ

ソ

タ

チ

ツ

テ

ト

ニ

ネ

ノ

ハ

ヒ

フ

ヘ

ホ

マ

メ

ヤ

ユ

ヨ

ラ

リ

ロ

お客さまご相談窓口のご案内

お買い上げいただきました商品についてのお問い合わせ・ご相談は「ご購入店」または は、
下記 株式会社ワイズギアにお問い合せください。

ご購入店

株式会社 ワイズギア

〒432-8058
静岡県浜松市南区新橋町1103
TEL　0570-050814
URL　http://www.ysgear.co.jp

不　許　複　製	
名　　　　称：Y-320 取扱説明書 発　　　　行：株式会社ワイズギア 2012 年 5 月	
200512 − 010304	EHT − 0030 − 5

インターネットホームページ
http://www.ysgear.co.jp/

●商品に関するお問い合わせ

株式会社ワイズギア　0570-050814

●商品の仕様および価格は予告無く変更される場合があります。
●商品は予告無く販売を終了させていただく場合があります。

〒432-8058　静岡県浜松市南区新橋町1103番地